B.O.T.C

December 2008

Info

Belgische Oldtimer Truck Club VZW

De Belgische oldtimer Truck Club werd opgericht op 4 oktober 1997.
Het doel van de club :

- Verenigen van eigenaars en liefhebbers van oldtimers en klassieke bedrijfsvoertuigen, bussen, autocars, en militaire voertuigen ingezet onder Belgische vlag.
- Bijdrage leveren tot het behoud van de Belgische transportarcheologie.
- Inventarisatie van het patrimonium op het gebied van wegtransportmiddelen.
- Helpen bij de uitbouw van een wettelijk kader met betrekking tot deze activiteiten, verkeers- en verzekeringstechnische evenals fiscale benadering.
- Inrichten, bezoeken en deelnemen aan oldtimer evenementen.
- Verzamelen en bewaren van documentatie, foto's of ander materiaal van Belgische transportfirma's en constructeurs.

Het bezit van een oldtimertruck is niet verplicht. Iedereen die geïnteresseerd is in trucks en hun geschiedenis kan lid worden en is van harte welkom.
Als logo van de club werd een tekening gekozen van een Belgische vrachtwagen, een Minerva Auto Traction van 1927.

<u>Voorzitter :</u> Eddy Vandycke
Hazelstraat 42
8830 Hooglede
Tel/Fax : 051/72.31.45.

<u>Ondervoorzitter:</u> Anton Van de Veegaete
Keesdal 4
1730 Asse
Tel : 02/452.57.35.

<u>Secretaris :</u> Jan Duym
Deinsesteenweg 135
9770 Kruishoutem
Tel : 09/380.17.64.

<u>Penningmeester:</u> Eric Lingier
Steenbakkersstraat 12
8470 Gistel
Tel/Fax: 059/27.77.86.

<u>PR:</u> Mario Maes
P.Van Theemsestr. 5
9160 Lokeren
Tel/Fax : 09/342.06.96.

Het e-mail adres van de club is : info@botc.be
De website is te bezichtigen op www.botc.be

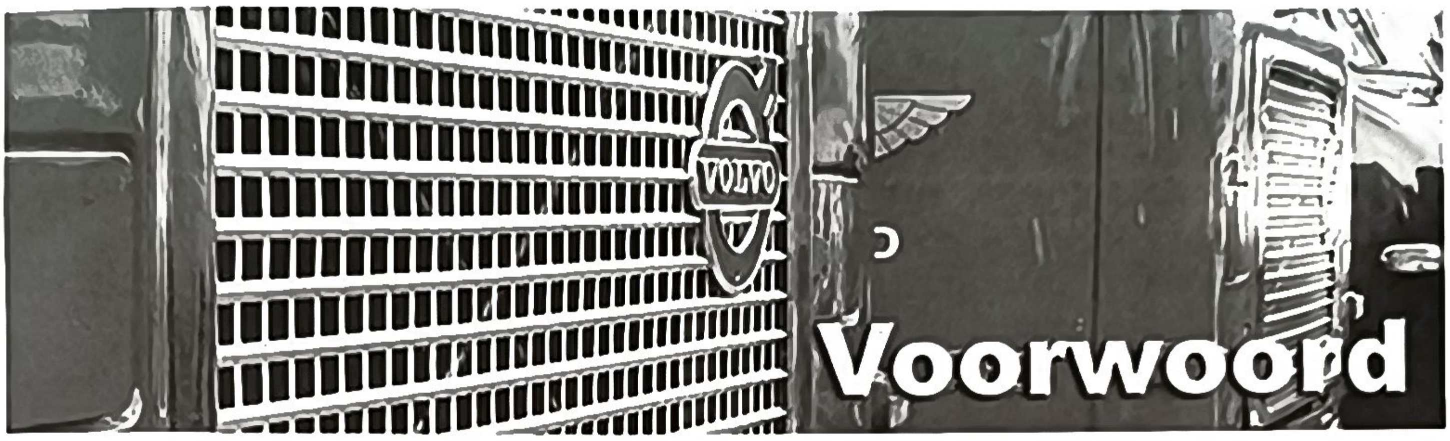
Babbelavonden :

- Zoals aangegeven in de club agenda achteraan dit boekje
- 2 x per jaar in Truckstop Mario te Temse

Lidgeld €30,- te storten op rekening nummer 751-2014533-77

Het boekjaar loopt van 1 Januari tot 31 December

Het clubblad verschijnt 4 maal per jaar. Het eerste clubblad van het jaar bevat de ledenlijst.



Beste BOTC'ers,

Het jaar 2008 is een gelopen race, ik hoop dat het voor onze leden en voor allen die deze BOTC Info lezen (hopelijk een grote schare geïnteresseerde lezers) een voorspoedig jaar was. Maar was het dat ook voor de oldtimertruck beweging in het algemeen, en voor BOTC in het bijzonder?

Ik sta bekend als een kritisch iemand, verwacht dus van mij niet direct een volmondig "ja" of een vreugdedans, want zoals in elk werkjaar waren er elementen die me overtuigden dat we goed bezig waren, en andere punten die voor verbetering vatbaar zijn.
Langs de positieve kant noteer ik de goede opkomst op de ritten die we inrichten, waarbij ik terloops ook de gunstige inbreng van de weergoden noteer. Positief was ook het kunnen optekenen van een aantal nieuwe leden, en de erkenning die we als enige echte truckclub binnen de oldtimer gemeenschap genieten. Zo konden we in 2008 met kleine delegaties deelnemen aan de Remco viering op Autoworld, en het 75 jarig SAV Jubileum, en werden we door het VTI in Aalst gevraagd om hen te helpen met hun multidisciplinair restauratieproject waarover u meer kan lezen in dit nummer.
Maar toch, tijd om op onze lauweren te rusten hebben we niet. Zowel als club, of ieder voor zich is er nog veel werk om ons rijdend patrimonium uit te breiden, laat staan rijdend te houden. En ook onze leden moeten mobiel blijven, laat jullie zien met die oldtimer, neem deel aan evenementen waarop men je uitnodigt, waarbij ik andermaal een lans wil breken voor deelname aan ons eigen Pinksterweekend, het uitstalraam bij uitstek voor onze club.
Maar vermits er de laatste tijd toch al genoeg aan doemdenken wordt gedaan wil ik eindigen met een positieve maar desalniettemin realistische noot. Veel dingen wijzen erop dat 2009 een moeilijk jaar wordt, maar met lagere dieselkosten en dito schrootprijzen, valt er voor ons toch wel wat te doen. Sponsoring losweken wordt dan waarschijnlijk weer wat moeilijker. Toch heb ik tijdens de onlangs gehouden ledenvergadering alvast de wil gezien om de handen uit de mouwen te steken. 'Eendracht maakt macht" is onze nationale leuze, op politiek vlak past men ze wat te weinig toe, maar laat dit voor 2009 alvast ons motto zijn.

In naam van mezelf en van het BOTC bestuur wens ik allen een prettig jaareinde en een succesvol en vooral gezond 2009.

Eddy Van Dycke,
Voorzitter

Afsluitingsrit 28 september 2008

Het weerbericht had het al voorspeld, kans op mist .... En inderdaad, die morgen reden we op de tast naar "Café de Finance " in het rustige dorp Gits. Ondanks de mindere zichtbaarheid vinden alle ingeschreven BOTC'ers het verzorgde cafeetje, waar filterkoffie en ontbijtkoffie op ons wachten. Natuurlijk wachtte ook Eddy, ons aller voorzitter, ons op. Eens iedereen ter plekke, de obligate veiligheidsbriefing met inbegrip van de route en daarenboven een waarschuwing aan de gelukkige bezitters van een tandprothese – ze goed vastzetten of mond dichthouden !

Jullie redacteur had wel zijn balpen mee, maar vergat papier – op een opengescheurde koekenzak pende ik het volgende neer (zoiets onthouden lukt me met mijn wankel geheugen toch nooit) :
Weg volgen tot "grote baan" in Kortemark – daar rechts richting Diksmuide – weg volgen tot voor kerk in Zarren – daar richting Werken - dan naar Vladslo tot bordje militaire begraafplaats naar rechts . Bij Wikkelaar oversteken - gevaar / richting Moere, maar niet naar Moere maar naar Industrieterrein "Konijntje".

En zo geschiedde – denk ik, want de mist was dicht, en de deelnemers hadden meer oog voor de rode achterlichten van hun voorligger, dan voor de route. Wij volgden de Magirus van het echtpaar De Smet, en hun signalisatie – of beter gezegd, die van hun voertuig werkte prima. Jammer eigenlijk van die dichte mist, want de blik op het landschap beperkt zich tot het ontwaren van prei, selder, diverse koolsoorten, huisgevels en soms iets 'speciaal" zoals die spreuk die op een café raam geschilderd stond: "Duven en Wuven doen't geld schuven". Voor de leden die het iets moeilijker hebben met het West-Vlaamse dialect volgt hier verder en zonder commentaar mijnentwege de simultaanvertaling" duiven en vrouwen laten het geld rollen".

Naarmate we de kust naderen klaarde het uit, zodat we makkelijk de ingang van onze gelegenheids "Routier' vinden. Yvan Lingier's atelier, een oude timmerwinkel, was voor de gelegenheid goed warm gestookt, wat de meesten, vooral de meereizende echtgenotes enorm op prijs stelden.
Voor wie de houtkachel niet volstond, kon met een ruim bemeten witte port de mistige kilte van zich afdrinken .
Na het aperitief een stevig belegd broodje dat doorgespoeld kon worden met een portie hete koffie (uit onze nieuwe BOTC percolator !). Nu we onze "coupure" in een voor oldtimer liefhebbers passend en aangenaam kader hadden doorgebracht (Yvan staat daar nog met een kleine schat aan Ford oldies) en het grijs voor hemelblauw had plaatsgemaakt waren we klaar voor de rit naar Oostende .

De koningin van de badsteden kon zich andermaal in flink wat belangstelling verheugen, gelukkig naderden we langs de rustige kanaalzone, om daarna via een stukje N34 – de fameuze "Koninklijke Baan" richting H.Baelskaai te gaan. Achter die havenzone ligt het voor de meerderheid van de deelnemers (ondergetekende inbegrepen) onbekende Fort Napoleon.

Die naam is niet toevallig gekozen, er zit een geschiedenis aan waarin eerder genoemde Franse veldheer de hoofdrol speelt , en hoe!
Als Frankrijk eind 18^{e} eeuw onze gewesten annexeert, vreest het een invasie van de Engelsen. Napoleon laat daarom in 1811 een fort optrekken in de Oostendse duinen. Tot een invasie is het echter nooit gekomen, wel werd het gebruikt als wapenopslagplaats en munitiedepot van het Franse leger. Wanneer Napoleon in 1814 ten val wordt gebracht, is het fort pas volledig klaar, zodat de Engelse en Nederlandse bezettingsleger het even gebruiken. Tijdens de eerste wereldoorlog wordt de site door de Duitse bezetter weer gebruikt als hoofdkwartier en wachtpost. Na de oorlog wordt het fort geplunderd en na een periode van gebruik als kinderspeeltuin, valt ze ten prooi aan vandalen. In 1976 wordt het in verval geraakte bouwwerk als monument erkent wat de aftakeling niet echt remt, het is pas in 1995 als "Erfgoed Vlaanderen " het dossier ter hand neemt dat er een kentering komt .
Normaal gezien gingen we met 2 gidsen de site en zijn omgeving verkennen. Een spijtig misverstand zorgt voor krullende snorren bij voorzitter en penningmeester en een beetje tijdsverlies. De eerste gids komt in zijn optiek een kwartier te vroeg aan, volgens onze planning een kwartier te laat. We gunnen hem dat academisch kwartiertje en beginnen aan de rondgang om er vergast te worden op een deskundige uitleg en een vrij abstracte kunst tentoonstelling (of was het abstracte kunst).
Het weer is inmiddels echt zonnig, daarom zijn we ook gelukkig als we het kille fort kunnen verlaten en wat frisse zeelucht kunnen snuiven. Eerste punt van interesse "Lange Nelle" de 4^{e} vuurtoren in de geschiedenis van de badstad, en de derde op die plaats. Hij is 65 m hoog en zendt alle 10 sec het morseteken "O" -3x lang uit. Uit zijn zak tovert de gids nog de vuurtorenlamp te voorschijn. Opmerkelijk dat zo'n kleine, weliswaar krachtige lamp zoveel licht kan geven, hierbij valt de rol van de lenzen echter niet te onderschatten, wat waarschijnlijk ook hun hoog prijsplaatje verklaart. Volgende halte is de zone die de stad wil ontwikkelen tot een "maritieme site" met themapark , jachthaven etc.
Zo krijgen we de "slipway" te zien. Deze 2 droogdokken van een model zoals men ze terugvindt aan de Oostkust van Amerika. De Oostendse variant, in feite moeten we de meervoudsvorm gebruiken want er zijn er 2, werd gebouwd door Horsburgh&Scott en bestaat uit 2 op rails lopende platformen die langs een helling naar beneden kunnen gelaten worden. Diep genoeg zodat een schip er kan op varen waarna het, na te zijn gestut, uit het water kan worden getrokken middels een krachtig lierwerk.

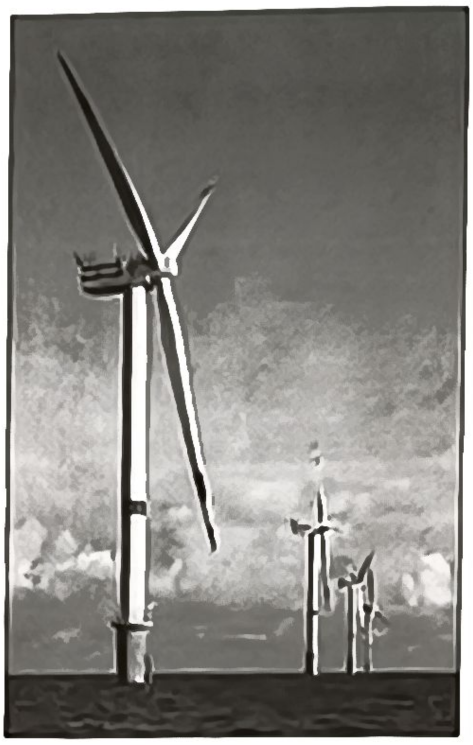
Van oude techniek, naar nieuw is daar in Oostende een kleine stap. Want hier is ook de werf waar de betonvoeten voor het windmolenpark op de Thorntonbank worden gegoten.

Langs de metalen werfafrastering zijn educatieve platen aangebracht die wat meer inzicht geven in het C-Power Far Shore windmolenpark. Met zijn inplanting 30 km in zee (waterdiepte 12 tot 27 meter) beoogt men enkele voordelen. Vooreerst is de hinder in het landschap geringer, bovendien kan men maximaal genieten van de wind, zodat deze windturbines jaarlijks nu 3.300 uren stroom kunnen produceren in plaats van het gemiddelde van 2.200 uren voor een op het vasteland geïnstalleerde molen.

Voor de eerste fase, dat zijn zes molens werden er op de site "halve maan", want zo heet de plaats waar we langs wandelen, de "gravity based foundations", afgekort "GBF's " gegoten .

Wanneer ze hun bouwplaats verlaten zijn die funderingen hol, maar nadat ze op de genivelleerde zeebodem worden neergelaten, worden de sokkels die toch aan de basis een diameter hebben van 26 m, vol zand gestort, goed voor 3.000 ton. De afstand tussen de molens onderling is gemiddeld 650 m, ruim voldoende omdat de 61,5 m lange wieken mekaar tijdens het draaien niet raken.

Boven elke sokkel komen 2 stalen torenstukken van 37,5 m en 125 ton, waarboven de 316 ton zware gondel met zijn wieken het bouwwerk volledig maakt. Snel draaien doen die rotoren met 7 tot 12 omwentelingen per minuut wel niet. Alle controles gebeuren via een glasvezelkabel van op het vaste land. De geproduceerde stroom wordt via een in de zeebodem ingegraven aluminium hoogspanningskabel met een diameter van 22cm aan land gebracht. Het lag in de bedoeling dat tegen eind oktober 2008 fase 1 zou afgewerkt zijn, maar mede het trekken van die zware kabel verliep niet zoals gepland, à suivre dus....



Terwijl een Oostendse trawler de binnenhaven invaart en men in de verte de ferry van de Sloveense Trans European Freight rederij aan het volstouwen is, begeeft de BOTC delegatie zich naar de opgelijnde rij oldtimers.

Volgende halte het Bourgondische kruis in Beveren-Roeselare. Met zoveel West-Vlamingen in de colonne, en zoveel "baanmannen" hoef je geen routebeschrijving. Je zoekt zo snel mogelijk de Torhoutse Steenweg op, en eens in Torhout zet je koers naar Roeselare.

Aan de Beverse kerk is er plaats genoeg voor ons konvooi, en voor ons allen werd er plaats gemaakt in het Bourgondische Kruis. Banketaannemer Platteeuw trok zich in zijn keuken terug en zorgde voor een lekker soepje en een giga kalkoenschotel met roomsaus en groentekrans. Behalve het illustreren van zijn kookkunst maakte de heer Platteeuw ons ook nog het subtiele verschil duidelijk tussen een traiteur en een Banketaannemer. Infeite werken beiden voor grote groepen, maar daar waar de eerste er vooral op let de kostprijs zo laag mogelijk te houden, zorgt de banketaannemer voor een culinaire ervaring aan betaalbare prijs, en toegegeven, zo werd het ook door ons ervaren.

Andermaal leerden we door de gezamelijke inzet van een aantal Botc'ers een onbekend stukje West-Vlaanderen kennen, zullen we die oefening nog eens in een andere provincie overdoen ?

VOLUTRA
JAWICO

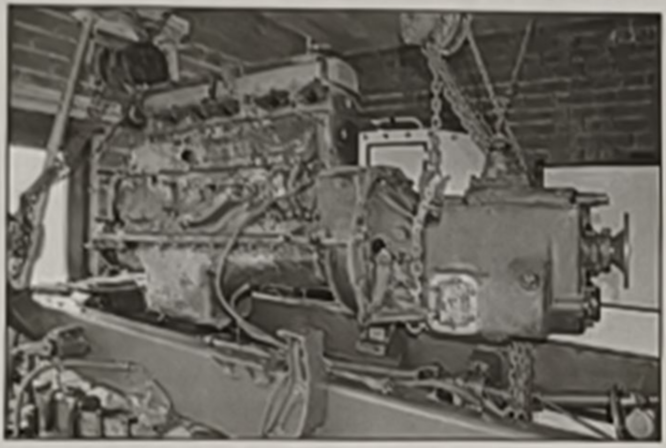
BERGING
SCANIA
140

Restauratieverslag : WARD LA FRANCE

Tijdens onze afsluitingsrit 2008 , waarvan u het verslag in deze editie van BOTC Info kan lezen, konden de deelnemers kennis maken met Serafine. Zoals de naam al laat veronderstellen, een fijne verschijning. Dankzij ons lid Marc, beleeft deze "grand old lady" een tweede jeugd. We stelden Marc enkele vragen, en stelden met zijn antwoorden een, naar wij hopen inspirerend artikel samen.

Hieronder een fotoreportage over deze :

Ward la France M 1 Model 1000 series II, Truck 6x6 heavy wrecker Bouwjaar 1941, productie 158 units.



Duur van de restauratie ?

Ik heb er ongeveer 3 jaar aan gewerkt, en dat op praktisch elke zaterdag en zondag.
Eerst op een brug, waar we zoveel mogelijk de onderkant afstoomden, om het meeste slijk en vet te verwijderen.
Dan met verf afbijtmiddel de lagen verf boven de originele "olive drab" verwijderd.
Alles goed ontvet en alles terug in de grondverf en dan 2 lagen nieuwe kaki.
Alle stukken die konden gedemonteerd worden zijn dan ook apart gezandstraald en behandeld geweest.

Moeilijkste klus?

Cabine, motorkap en radiator plaatsen, zodat alles mooi in een lijn vloeide, ondanks het feit dat de radiator 5 cm is verlaagd.
Ook het terug in orde brengen van de twee grote spatborden vooraan was een heel karwei, want er zijn weinig "carrossiers" die nog drie dimentionele carrosserie stukken van dergelijk formaat aan kunnen.

Kleine historiek :

Het model is ontworpen in 1936 en was origineel voor de civiele markt bestemd.
Deze dépanneur is mee gekomen met de landing in Normandië. Daarna is hij in het Franse leger beland (Franse vlag en nummer werden terug gevonden onder lakverf, achteraan op linker flank).
In 1952 kreeg hij een revisie in de "Aalen Ordnance Depot" en is dan een eerste keer verkocht geweest door Etienne Six uit Grandglise -Stambruges.(kleur wit en bordeaux)

Op 26 november 1965 heeft deze firma opnieuw deze depanneur verkocht aan autocar- en transportbedrijf Heyerick uit Deinze, voor de prijs van 158.000 Belgische frank (50000 cash en 100000 met een lening van de Bank van Brussel plus 6% taks).
De Mercedes 315 motor is in februari 1966 ingebouwd door eigen personeel van de werkhuizen van Heyerick.
Takelwagen heeft dienst gedaan voor dépannages van bussen en vrachtwagens tot 1998.

Aanbeveling voor kandidaat restaurateurs:

Weet wat je koopt, betaal liever iets meer voor iets dat compleet is, wisselstukken zijn duur en moeilijk te vinden.
Voor je demonteert, trek van elke fase die je doorloopt foto's van hoe het er uit zag. (stel later een fotoboek samen).
Probeer alles na te zien en te restaureren, wees streng op jezelf.
Stel geen einddatum op, maar laat het vooruit gaan zodat je resultaat ziet.
Maak afspraken met je familie, vermijdt de commentaar dat vader altijd in zijn kot zit met die stomme oldtimer.

groetjes Marc Blieck.

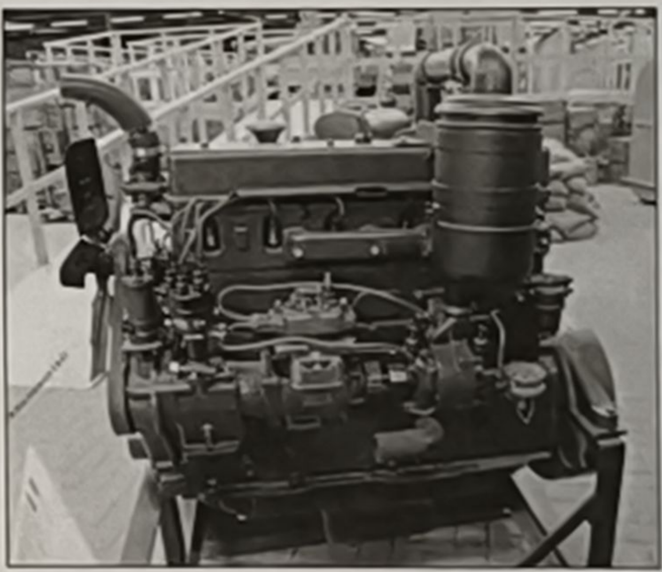
Via Maria Danneels , de bijrijder van Marc in Serafine kregen we een pak foto's, ook foto's van een bezoek dat ze samen brachten aan het Marshall Museum in het Nederlandse Overloon, en waar hun sympathie voor het zwaardere "werk" nog eens in de verf wordt gezet.

Teneinde onze lezers te laten kennismaken met het zeldzamere US materiaal 2 prachtexemplaren :

1. Een Federal 605, Truck 7 ½ ton, 6x6 , Wrecking type C2 met GAR WOOD takel inrichting.

2. Een Sterling DDS 235, Truck 7 ½ ton, 6x6, Wrecker met analoge GAR WOOD takel inrichting. Deze werd in beperkte aantallen aan de US Navy en US Air Force geleverd.

Beiden trokken, aangezien ze met een koppelschotel uitgerust zijn, een dieplader, en werden gebruikt voor het bergen van neergestorte vliegtuigen.



In die foto reeks ook een foto van de originele motor die naast de Ward La France model 1000 trucks ook de Kenworth wreckers aan dreef. Het is een Continental 22 R, zescilinder benzinemotor die 145 pk aan het vliegwiel bracht..

Het voorbeeld van Marc verdient op alle vlakken navolging, hij leverde niet alleen een mooie oldtimer af, ook een leuk artikel. Proficiat in ons aller naam voor het puike werk !

BOTC in Actie (I)

Op 24 oktober vierde Remco feest in Autoworld.
Vermits Remco gespecialiseerd is in het leveren van truck- en trailer onderdelen, en die vehikels niet echt in Autoworld staan te pronken, vroeg de organisatie enkele oldtimertrucks. Lang moesten we niet zoeken om 3 kandidaten te vinden.
Het werd een niet al te relax ritje zo op een vrijdagavond in de spits naar brussel, maar het was de moeite waard. Hieronder volgen enkele sfeerbeelden.

ABL – een duik in de rijke historiek van België 's grootste vloot .

Deel 4 : M289 + M55 + M62 = Batterij MGR-1A

Nee, waarde lezer dit is geen vergelijking uit de hogere wiskunde, noch kraamt de samensteller van dit artikel wartaal uit, het is gewoon de voertuigsamenstelling van een batterij Honest John.

Een batterij is een schutseenheid in Artillerie termen, en vermits ondergetekende bij 14e Artillerie heeft gediend (let hier op de woordkeuze), was die eenheid de "Honest John".

Al is "Eerlijke Johan" niet echt een naam die past bij een tactisch vernietigingswapen.

De geschiedenis van dit door raketmotor aangedreven wapen begint in 1950. De Verenigde Staten van Amerika waanden zich in de jaren volgend op het beëindigen van Wereldoorlog 2, dankzij hun nucleair arsenaal prima bewapend. Hun interventie in het Korea conflict maakte echter op pijnlijke manier duidelijk dat ze hun conventionele bewapening uit het oog waren verloren, waardoor ze op dat vlak achterop hinkten.

In mei 1950 geeft de Chief of Ordnance aan Redstone Arsenal daarom de opdracht om een raket te ontwikkelen die een warhead van 1.500lb , 15.000 yards ver kan brengen (een conventionele of nucleaire lading van 682 kg transporteren over 13.725 m).

De Douglas Aircraft Company (ook bekend van zijn reeks verkeersvliegtuigen zoals DC3, DC4 en DC6 om er enkele te noemen) begint met de ontwikkeling van dit door een raketmotor aangedreven en "spin stabilised(*) " artillerie wapen.

Om het mobiel te maken moet de lanceerinrichting echter op een voertuig gemonteerd worden. De basis voor het test voertuig is de International Harvester XM139. Tijdens de beproeving wordt duidelijk dat de lanceerinrichting de vooras zwaarder belast dan voorzien. De serie voertuigen die daarop volgen en door de Treadwell Construction Company in 1953 worden opgebouwd krijgen de militaire codering M289. Ze hebben, rekening houdend met de bevindingen op het prototype een verzwaarde voortrein en om wat extra gewichtsreserve boven de vooras te krijgen bouwt men ook de vooraan gemonteerde windas niet in. Tevens krijgen de voertuigen 14.00x20 banden in plaats van de op deze reeks standaard gemonteerde 11.00 banden. Deze bandenkeuze verhoogd niet alleen de bodemvrijheid, het heeft ook een positieve effect op de bodemdruk.

Om als wapen effectief te zijn heb je ook begeleidingsvoertuigen nodig. In dezelfde categorie van " Truck , 6x6, 5 ton " heb je de M55. Deze enkel door IH gebouwde variant heeft een lange wielbasis (215 inch in plaats van de standaard 179 inch), om de 250 inch lange opbouw te kunnen dragen. In die opbouw waren ondergebracht: - de raket romp die de motor en de brandstoftanks bevatte, de warhead (lees raketkop – de eigenlijke explosieve lading) en een generator. De bedoeling van deze laatste was om het elektrische deken te voeden die de gevoelige raketmotor brandstof op de ideale temperatuur houdt.

Om bij de opstelling en assemblage te helpen beschikken de militairen ook over de M62 takelwagen. Ook dit voertuig is afgeleid van dezelfde door International Harvester (en in mindere mate Diamond T) gebouwde 5 tonners waarvan de ontwikkeling in 1950 begon.

De drijflijn componenten zijn voor allen dezelfde, een Continental R6602 zescilinder benzinemotor die 224pk levert bij 2800rpm, een Spicer 635 2 versnellingsbak met 5 voorwaartse versnellingen en een Timken T138 2 speed verdeelbak.

De M62 werd samen met zijn Austin-Western kraan in 1952 getest op de Aberdeen Proving Ground, waarbij ook de operationele hefkarakteristieken werden vastgelegd. Op 10 ft (voet) pakt de kraan 6.700 lb (pond) zonder afstempeling en 10.000 lb met.
Bij maximale gieklengte van 18 ft wordt dat respectievelijk 3.000 en 4.000 lb.
In de aslijn kan de giek afgesteund worden en dan kan er 20.000lb aan de haak. Naast de standaard voorwinch met 20.000 lb trekkracht, levert de takelwinch 40.000 lb.

Enkele jaren nadat de eerste Honest John's werden uitgeleverd, werd er een verbeterde raket ontwikkeld. Die was niet alleen lichter, ook zijn motor was krachtiger, waardoor zijn bereik groter werd. Ook de lanceerinrichting werd veranderd, die werd korter zonder aan accuraatheid in te boeten. Deze versie werd met de M386 code aangeduid en is te herkennen door het ontbreken van het A-frame die de neus van de lanceer rail ondersteunt op de M289 versies.

Binnen de NATO hadden de legers van Groot-Britannië, België, Canada, Frankrijk (stapte later uit de Nato), Italië en West-Duitsland Honest John eenheden. Vanaf 1973 begon men met de vervanging van het wapen, en ons ABL deed dat vanaf mei 1978, net als ondergetekende aan zijn opleiding artillerie topograaf zou beginnen. Toen werd ons verteld dat het wapensysteem aan het Israëlische leger was verkocht. Mijn kennismaking met de M289 was kort maar intens. Toen we moesten muteren naar Spich werd samen met de gemeente Werl een afscheidsceremonie georganiseerd. Ik mocht helpen om de op het marktplein opgestelde M289 te poetsen en te "mazouteren". Dit laatste is een methode om op de matte kaki verf een glans te toveren middels het instrijken met diesel brandstof. Onze International stond inderdaad te glimmen, maar die vettige diesel had ook tot gevolg dat ondergetekende, gelukkig zonder erg van de treeplank schoof en met zijn vege lijf op de Duitse bodem terecht kwam, met een blauwe bil en gekneusd ego tot gevolg.
Wat er achteraf met die trucks gebeurde is mij een raadsel. Die M serie chassis waren buitenbeentjes in het ABL wagenpark, tevens was er voor de M62 al een opvolger in de vorm van de Berliet TBU 15 CLD (waarover u in een volgende editie weer wat meer te weten komt).
Enkele constructeurs (waaronder het Belgische MOL, en Nederlandse ombouwers zoals Terberg, Ginaf , RAM) bouwden deze "grote REO's" om tot bouwvoertuigen, waarbij hun benzine slurpende Continental's vervangen werden door "Diesel Power" by Deutz, DAF of andere. Eveneens werd de vrij Spartaanse cabine vervangen werd door een comfortabelere (lees warmere, winddichtere en drogere) stuurhut.
Voor veel takelbedrijven waren die M62's ook het model waarmee ze de bergingsmarkt instapten. Vergeleken met de takelwagens uit de oorlogsdumps (zoals de in dit nummer beschreven Ward la France) zaten hier al heel wat hydraulische functies op, tevens waren de hefkarakteristieken opgegeven met een grote veiligheidsmarge. In de praktijk van elke dag werd er over de vooropgestelde waarden meestal lacherig gedaan, en werkte men volgens het buigen of barsten principe, zeker omdat bij bergingswerk altijd de factor tijd een overheersende rol speelt.

(*) net zoals een kogel door een draaiende beweging op koers wordt gehouden, zo zal ook dit projectiel door een draaibeweging zijn richting houden. In de vaktermen noemt men dit "unguided" omdat het na de lancering niet kan bijgestuurd worden. De draaibeweging ontstaat door de stand van de vinnen op de staart van de raket.

Iets over de gebruikte eenheden :
1 Inch = 2,54 cm
1 Yard = 36 Inches = 91,44 cm
1 Pound (lb) = 0,4536 kg

En nog wat eigen foto's:

M62 "wrecker" of takelwagen

M289 →→→
Lanceerplatform

←←← IH M55

BOTC in Actie (II)

De SAV organiseerde zijn 75 jarig jubileum dan weer in Kortrijk. Ze lieten zich sponsoren door de 7 truckconstructeurs, maar deden beroep op BOTC om de historische evolutie te schetsen. Tegenover elk actueel merk kwam een illustere voorganger .
Tijdens deze viering dook dit fraai Mercedes truckje op. Het is eigendom van transport Mervielde, is het type L311, en werd voor de eerste maal in gebruik genomen 30 juni 1956.

S.A.V.
der VLAANDEREN

Uit de oude doos (of is het een vat dit keer)

Mooie Daf 7-streper bij
Foto genomen bij Garage Albert
te Brussel.

In de achtergrond is nog een
nieuwe Daf 6-latter te zien
Let ook op de oude Esso pomp.

De foto is dus van eind de jaren
'50, beginjaren '60.

2 wagens van Grosch.
In die tijd had Daf nog geen eigen
cabine.
De naakte chassis gingen
naar een carrosseriebouwer, die
er naar eigen ontwerp een cabine
op plaatste.

Nogmaals een Daf 7-streper.
Ditmaal in trekker uitvoering.
De oplegger is ook Daf makelij en
uitgerust met een pendelas.

Ook hier weer een 7 streper, met aanhang-
wagen, deze keer op weg met trappist.

BOTC in Actie (III)

En nu meer over het schoolproject van het VTI in AALST.
Via en voor Colruyt moeten ze deze Thames een grondige beurt geven. Deze Thames trucks waren eens zeer populair in België, maar velen hebben het niet oldtimer statuut niet gehaald.

We waren dan ook verheugd dat dit exemplaar anno 2008 wel haalde.
Uit de foto's moet duidelijk blijken dat hier van een megaproject wordt gesproken, waar vele disciplines die in het Technisch Instituut worden onderwezen zeker hun tanden zullen kunnen in zetten.

De Aalstenaars zijn op zoek naar :

- plaatdelen of een betere cabine
- remonderdelen , of onderdelen in het algemeen
- werkplaats en of instructieboek / onderdelen boek (ook om te kopiëren)

De Thames Trader is een reeks trucks gemaakt door gemaakt door de Britse tak van de Ford Motorcompany. Dit model valt op door z'n afwijkende cabine design. Je kan het een semi-frontstuur truck noemen. Ford bouwde deze trucks van 1957 tot 1965.

Klanten konden kiezen uit laadvermogens van 2 tot 7 ton, aangedreven door zowel diesel als benzinemotoren.

De eerste serie kon men herkennen aan de rode letters Thames Trader op een chroom strip onderaan de motorkap. Bij de tweede serie die vanaf 1962 op de markt is gekomen stonden gewoon de letters Trader onderaan in de grill tussen de koplampen.

Deze Thames is er dus eentje van de eerste generatie.

BOTC AGENDA

21-22/02/09 Flanders Collection Car in Flanders Expo Gent

19/04/09 BOTC openingsrit – inlichtingen volgen

16-17/05/09 Printemps des Musées in het Waalse gewest

29-30-31/05/09 Pinksterweekend

28-29/06/09 BOTC Grote Toertocht.
Duo rit georganiseerd door het team Soetens-Delodder.
BOTC leden kunnen kiezen tussen een volledig weekend of een Zondagrit.

25-26/07/09 Ardennen weekend (hoogstwaarschijnlijk terug in Roly)

06/09/09 BOTC nazomer toertocht

04/10/09 BOTC Afsluitingsrit

BOTC Vraag & Aanbod

Te koop:

Gesloten opbouw plywood/aluminium merk Tielemans met klassieke afgeronde hoeken. Opbouw is nieuw en heeft ca 1 jaar buiten gestaan. 2 openslaande achterdeuren met RVS scharnieren. Afmetingen L x B X H = 4,50 x 2,50 x 2,45 m. Langsligger breedte = 79 cm, langligger hoogte = 12 cm.

Prijs 1500,- Euro. Koper dient de opbouw zelf op te komen laden.
Opbouw staat in Lommel (B).
E. Jansen tel: 011 604493 of +31 653773236

Heeft u ook iets te koop, of zoekt u iets aarzel dan niet om ons te contacteren.

10
Beste Wensen voor 2009 !!!